COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

sobre la aplicación de la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

sobre la aplicación de la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

INTRODUCCIÓN

El presente documento es el primer informe sobre la aplicación de la Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes[1] («Directiva sobre vehículos limpios»), y sobre las medidas adoptadas al respecto por los Estados miembros, tal y como establece el artículo 10 de dicha Directiva.

La Directiva 2009/33/CE ha estado poco tiempo en vigor y su aplicación se ha retrasado considerablemente en numerosos Estados miembros. Además, la ausencia de la obligación de informar por parte de los Estados miembros y las incoherencias de los datos disponibles han dificultado el análisis. Por todo ello, el presente informe solo puede ofrecer un análisis cualitativo limitado y, en su mayor parte, basado en estudios de caso. En un estudio elaborado para la Comisión se facilita información detallada[2].

La Directiva sobre vehículos limpios tiene como objetivo fomentar el mercado de los vehículos limpios y energéticamente eficientes, contribuyendo así, en el sector del transporte, al desarrollo de políticas energéticas, climáticas y medioambientales dentro de la UE. El plazo de la transposición se ha fijado para el 4 de diciembre de 2010.

La Directiva se aplica a vehículos comprados por poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, según las definiciones que recogen las directivas sobre contratación pública[3], y a los operadores de servicios públicos de transporte, de conformidad con la definición contemplada en el Reglamento sobre los servicios públicos de transporte de viajeros[4]. Esta Directiva exige tener en cuenta el consumo de energía, las emisiones de dióxido de carbono (CO_2), las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), y las emisiones de hidrocarburos no metánicos (NMHC) y de partículas durante la vida útil de un vehículo. De este modo, la Directiva sobre vehículos limpios ha introducido por vez primera obligaciones relativas a la sostenibilidad en la legislación en materia de contratación pública en toda la UE.

La Directiva ofrece dos opciones para tener en cuenta los impactos energéticos y medioambientales: la primera consiste en establecer especificaciones técnicas para el comportamiento de los vehículos en relación con los impactos energéticos y medioambientales, y la segunda opción ofrece la oportunidad de utilizar dichos impactos como criterios de adjudicación.

---

1 Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, DO J L 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:es:pdf)

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm

3 Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales; Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios.

4 Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

La Directiva define una metodología para calcular los costes del consumo de energía durante su vida útil, de las emisiones de CO_2 y de las emisiones contaminantes de los vehículos. Este planteamiento de cuantificación económica internaliza los costes externos del transporte, un objetivo a largo plazo de la política de la UE. De este modo, se otorga una ventaja a los vehículos energéticamente más eficientes y más limpios y se acelera la penetración en el mercado tanto de los vehículos de motores de combustión interna como de los que utilizan combustible alternativos.

1. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA SOBRE VEHÍCULOS LIMPIOS EN LOS ESTADOS MIEMBROS

La fecha límite para la transposición de la Directiva se fijó para el 4 de diciembre de 2010. Solo tres Estados miembros cumplieron con su obligación dentro del plazo establecido. La Comisión se vio obligada a abrir procedimientos de infracción contra los demás Estados miembros. En el transcurso de la preparación del presente informe todos los procedimientos de infracción incoados fueron cerrados a resultas de la transposición de la Directiva por parte de los correspondientes Estados miembros.

Sin embargo, queda un Estado miembro que todavía no ha transpuesto la totalidad de la Directiva a su legislación nacional. Dicho Estado miembro, Letonia, está inmerso aún en el proceso de completar la transposición. En el cuadro 1 se muestra la evolución del proceso de transposición.

Cuadro 1: Sinopsis del proceso de transposición de la Directiva sobre vehículos limpios en los Estados miembros

	Estado miembro	**Transposición nacional**	**Medidas adoptadas por la Comisión**
Fecha fijada en la Directiva: 4 de diciembre de 2010	Chequia Dinamarca, Portugal	septiembre de 2010 diciembre de 2010	n. p.
2011	Lituania Bulgaria, Chipre, España, Hungría, Italia Rumanía Alemania, Francia, Malta, Polonia	febrero de 2011 marzo de 2011 abril de 2011 mayo de 2011	27.01.2011: Carta de emplazamiento enviada a 13 Estados miembros de la UE debido a la ausencia de comunicación de la adopción de medidas nacionales (Alemania, Bélgica, Chipre, España, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Lituania, Malta, Países Bajos, Polonia y Rumanía)
	Eslovaquia, Grecia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Suecia Reino Unido Bélgica, Estonia	junio de 2011 julio de 2011 octubre de 2011	16.06.2011: Dictamen motivado enviado a 10 Estados miembros de la UE (Austria, Bulgaria, Estonia, Grecia, Irlanda, Luxemburgo, Eslovaquia, Eslovenia, Reino Unido y Suecia) 25.11.2011: Dictamen motivado enviado a Finlandia debido a la ausencia de medidas relativas a la provincia de Åland

	Estado miembro	Transposición nacional	Medidas adoptadas por la Comisión
2012	Austria Eslovenia Finlandia Letonia	febrero de 2012 marzo de 2012 abril de 2012 2013 (previsto)	22.03.2012: Decisión de la Comisión de denunciar a Finlandia ante el Tribunal de Justicia de la UE (procedimiento cerrado tras notificación de transposición completa por parte de Finlandia)

En la mayoría de los casos, el proceso de transposición supuso la modificación de la legislación existente en materia de contratación pública, pero no la aprobación de nuevas leyes. Varios Estados miembros han elaborado también directrices para la aplicación de la Directiva 2009/33/CE o tienen previsto su elaboración.

Ningún Estado miembro ha referido ninguna exención en los términos que establece el artículo 2 de la Directiva.

Con el fin de facilitar la aplicación de la Directiva sobre vehículos limpios, la Comisión abrió un portal de Internet el 30 de marzo de 2009, fecha de la aprobación de la Directiva por parte del Consejo de Ministros. El portal ofrece información detallada sobre la Directiva, y también incluye una calculadora para cuantificar en términos económicos los costes de la energía, las emisiones de CO_2 y las emisiones contaminantes, así como información sobre políticas y medidas relacionadas de los Estados miembros. Posteriormente y con el fin de facilitar su aplicación, se abrió un portal sobre vehículos limpios[5] más elaborado con información sobre la transposición de la Directiva 2009/33/CE. En dicho portal se ofrece la información disponible para el cálculo de los costes de la vida útil para todos los vehículos del mercado. Facilita iniciativas de compra conjunta para fomentar las compras agrupadas de vehículos con el fin de lograr economías de escala con volúmenes mayores. El portal también ofrece información sobre la legislación relativa a la contratación pública y programas específicos e incentivos para la compra y el uso de vehículos limpios y energéticamente eficientes, a escala de la UE y en los diferentes Estados miembros a escala nacional, regional y local.

2. MEDIDAS DE APOYO ADOPTADAS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

Durante los últimos años, numerosos Estados miembros han adoptado medidas complementarias para favorecer el desarrollo de un mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes, que han contribuido a lograr los mismos objetivos que persigue la Directiva sobre vehículos limpios. Entre dichas medidas cabe mencionar los incentivos y las subvenciones de las autoridades públicas a los vehículos limpios, así como medidas que fomentan indirectamente la compra y el uso de vehículos limpios y energéticamente eficientes, como limitaciones selectivas de acceso y gestión de la demanda local utilizando criterios medioambientales, así como la aplicación de regímenes impositivos a los vehículos.

En los lugares donde se aplican limitaciones de acceso, los vehículos suelen tener que cumplir un estándar o un nivel de emisiones exigido o satisfacer algún otro criterio para poder introducirse en el mercado. De este modo, al tiempo que se busca mejorar las condiciones

5 http://www.cleanvehicle.eu/

medioambientales en un zona determinada, las ventajas también pueden tener un mayor alcance si, como resultado, se fomenta la adopción de vehículos limpios y energéticamente eficientes.

Los proyectos de demostración, como los subvencionados por la iniciativa CIVITAS, tienen el potencial de fomentar buenas prácticas y crear interés en vehículos limpios y energéticamente eficaces dentro del sector público, en especial, si producen beneficios.

La existencia de infraestructuras adecuadas de reabastecimiento/recarga resulta fundamental para aumentar la compra y la utilización de vehículos limpios y energéticamente eficientes que empleen tecnologías/combustibles alternativos. La falta de confianza de los consumidores en la disponibilidad de combustibles alternativos puede evitar su adopción. La importancia de esta cuestión se pone de relieve en la propuesta de Directiva de la Comisión sobre la creación de infraestructura para combustibles alternativos[6].

La dotación de infraestructuras de reabastecimiento/recarga difiere considerablemente entre los diferentes Estados miembros y dentro de estos, y debería armonizarse mejor para aprovechar el mercado interior en su totalidad con el fin de desarrollar el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes que utilicen combustibles alternativos, cuestión que aborda la Comunicación de la Comisión sobre energía limpia para el transporte[7].

3. APLICACIÓN DE LAS OPCIONES PREVISTAS EN LA DIRECTIVA SOBRE VEHÍCULOS LIMPIOS

En su transposición de la Directiva a la legislación nacional, la mayor parte de los Estados miembros han mantenido las diferentes opciones previstas en el artículo 5, apartado 3, de la Directiva sobre vehículos limpios.

De esta forma, las autoridades públicas pueden incluir los impactos energéticos y medioambientales de los vehículos en los procedimientos de contratación pública mediante la fijación de especificaciones técnicas o la inclusión de dichos impactos como criterios de adjudicación. En este último caso, estos impactos también pueden ser cuantificados económicamente.

Las principales razones aducidas por los Estados miembros en relación con el mantenimiento de todas las opciones previstas en el artículo 5, apartado 3, de la Directiva sobre vehículos limpios, han sido las siguientes: permitir una mayor flexibilidad al poder adjudicador, ofrecer a éste último la posibilidad de utilizar las opciones más adecuadas según sus necesidades de contratación pública y facilitar las opciones más adecuadas en función de las circunstancias locales. Solo Eslovenia, que decidió permitir únicamente la utilización de los impactos energéticos y medioambientales como criterios de adjudicación, Chequia, que no permitió el uso de la opción de cuantificación económica y Suecia, que decidió no contemplar la posibilidad de utilizar los impactos energéticos y medioambientales como criterios de adjudicación, limitaron estas opciones por motivos de simplificación o coherencia con el enfoque nacional existente. En el cuadro 2 se recoge una sinopsis de la aplicación de la Directiva.

6 COM(2013) 18 final.
7 COM(2013) 17 final.

Cuadro 2: Aplicación del artículo 5, apartado 3, en los Estados miembros de la UE

Medida adoptada por el Estado miembro en relación con el artículo 5, apartado 3	**Estados miembros**
Permitir todas las opciones	24 Estados miembros: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía.
Permitir solo la opción 1 (es decir, establecer especificaciones técnicas para el comportamiento energético y medioambiental de los vehículos)	-
Permitir solo la opción 2a (es decir, utilizar los impactos energéticos y medioambientales como criterios de adjudicación)	Eslovenia
Permitir solo la opción 2b (es decir, cuantificar económicamente los impactos energéticos y medioambientales)	-
Opciones 1 y 2a)	Chequia
Opciones 1 y 2b)	Suecia

A escala nacional, Alemania aportó datos anecdóticos sobre las opciones utilizadas con más frecuencia por los poderes adjudicadores (la legislación transpuesta actualmente en Alemania recoge todas las opciones previstas): la opción 1 se considera la seleccionada con mayor frecuencia, seguida de la opción 2a. Se indicó además que la opción 2b probablemente era la menos utilizada, principalmente debido a las dificultades a la hora de aplicarla. Los contactos de la ciudad de **Hamburgo** confirmaron esta opinión, señalando que ellos solo han utilizado la opción 1, principalmente porque es la más fácil de aplicar. En **Copenhague**, las autoridades en materia de transporte público han utilizado todas las opciones y han señalado que su experiencia ha sido positiva con todas ellas. **Bolonia** ha utilizado las opciones 2a y 2b, pero todavía no ha facilitado datos sobre si la experiencia con dichos métodos ha resultado positiva o negativa. Eslovenia ha empleado la metodología para los costes de utilización durante la vida útil, pero se ha considerado que ha faltado información en relación con el comportamiento en materia de emisiones. Los representantes de Copenhague, Bolonia y Eslovenia todavía tienen que formarse una opinión sobre si mantener o modificar las opciones. **Gante** utiliza tanto la opción de especificaciones técnicas como la de criterios de adjudicación (es decir, las opciones 1 y 2a). Para la primera, lo único que se ha de especificar es la tecnología que deberá tener el vehículo que se va a adquirir (sobre la base de un análisis de los vehículos del mercado), mientras que para los criterios de adjudicación, los vehículos tienen que respetar un comportamiento medioambiental mínimo. En **Estocolmo**, la Directiva 2009/33/CE permite continuar con el enfoque previamente utilizado en la ciudad, que establece eficazmente especificaciones técnicas, es decir, solo es posible adquirir vehículos que respondan a la definición nacional de vehículo limpio. Los representantes de Gante y Estocolmo consideraron, respectivamente, que era necesario facilitar orientación adicional en relación con el uso de los impactos energéticos y medioambientales como requisitos técnicos y que era necesario reequilibrar los factores utilizados en la opción de cuantificación económica. **Los operadores de transporte público** de **Londres, Viena** y **Rumanía**

especifican cuáles son las normas medioambientales que tienen que cumplir los vehículos que se adquieran, mientras que **Barcelona** calcula los costes del ciclo de vida útil de los vehículos, junto con otros factores.

La mayor parte de los Estados miembros se han mostrado a favor de mantener todas las opciones, lo cual se explica, en gran medida, por la escasa experiencia que han tenido con la Directiva 2009/33/CE desde su transposición y, en particular, por la falta de evaluaciones realizadas hasta la fecha para determinar los impactos de dicha Directiva, incluidas las relativas al desarrollo del mercado de vehículos limpios y energéticamente eficaces. Algunos Estados miembros también señalaron que los sistemas nacionales presentan diferencias dentro de la UE, por lo que mantener la posibilidad de diferentes opciones será importante para evitar que ciertos Estados miembros se encuentren en una situación de desventaja.

En cuanto a si deberían modificarse algunas de las opciones, los Estados miembros indicaron nuevamente que la falta de experiencia con la Directiva 2009/33/CE les impedía proponer formas de mejorar las opciones en esta fase. Para ello, necesitarían tener más experiencia y realizar evaluaciones de impactos.

Solo algunos Estados miembros, como Países Bajos, Letonia, Dinamarca, Francia y Reino Unido, han preparado directrices específicas para la aplicación de las diferentes opciones de la Directiva 2009/33/CE y sobre las ponderaciones relativas para sus disposiciones.

4. IMPACTO DE LA DIRECTIVA SOBRE VEHÍCULOS LIMPIOS

La evaluación del impacto de la Directiva 2009/33/CE ha resultado considerablemente difícil por la ausencia de la obligación de informar de los Estados miembros, y esta situación se vio además agravada por la falta de información completa, tanto por parte de los compradores como de los fabricantes. No se ha registrado ninguna recogida de datos coherente en relación con la eficiencia energética, las emisiones de CO_2 y las emisiones contaminantes de los vehículos comprados con arreglo a esta Directiva.

La demora que en numerosos países sufrió la aplicación de la Directiva 2009/33/CE con relación a la fecha de transposición prevista también provocó que no se previese ningún impacto considerable de dicha legislación en esta fase temprana.

Solo en pocos casos se realizaron evaluaciones del impacto previsto de la Directiva sobre vehículos limpios. Muy pocos son los Estados que han realizado una evaluación en relación con los potenciales impactos de las opciones previstas en su artículo 5, apartado 3. En el Reino Unido se realizó una evaluación del impacto de la legislación que estaba en fase de transposición, pero en relación con la Directiva en su totalidad, y no centrada únicamente en las opciones específicas. La conclusión fue que la aplicación de dicha Directiva en el Reino Unido estaría asociada a unos beneficios económicos de 27 millones de euros. Sin embargo, debido a la demora en el proceso de transposición y a la inviabilidad de la recopilación de datos referidos a la fase posterior a la aplicación, no hay ninguna evaluación que sea concluyente en relación con los impactos reales en la fase posterior a la transposición.

En una serie de Estados miembros, la contratación pública de vehículos ya contemplaba requisitos «verdes» antes de la introducción de la Directiva 2009/33/CE. Así pues, el impacto de esta Directiva ha sido mínimo. Sin embargo, se ha reconocido que es posible que los organismos públicos se beneficien de la formalización de criterios para la contratación pública, y se prevé que aquellos Estados miembros que non disponían anteriormente de ningún criterio de estas características resulten beneficiados.

Muchas ciudades de la UE han desarrollado políticas con vistas a adquirir vehículos más limpios y energéticamente más eficaces, que han contribuido a reducir las emisiones de las flotas de los vehículos públicos en estas ciudades. A menudo, su incentivo ha sido la necesidad de cumplir las normas de calidad de aire de la UE. Con la Directiva sobre vehículos limpios en vigor, se prevé que más ciudades reformen sus flotas de vehículos, utilizando las opciones ofrecidas.

Los fabricantes han señalado un aumento de las autoridades públicas que evalúan los costes de la vida útil y los impactos de los vehículos, y no se centran únicamente en los costes de la compra. En este sentido, la Directiva 2009/33/CE parece marcar una senda de cambio de actitud que podría tener un mayor impacto en las decisiones de contratación pública de las autoridades públicas y los operadores de transporte público a largo plazo.

No obstante, en relación con los impactos de mayor envergadura, se observó que resultaría extremadamente difícil evaluar las repercusiones de la Directiva 2009/33/CE, dado que otras medidas políticas semejantes también podrían haber fomentado impactos previstos similares. A pesar de que el mercado de los vehículos de bajas emisiones está en expansión, resulta difícil asociar esta tendencia a la aplicación de esta Directiva, y es más probable que esté en relación con otros factores (como desarrollos tecnológicos, otras legislaciones de la UE, políticas impositivas sobre los vehículos, condiciones del mercado, programas de incentivos de los gobiernos, etc.)

Numerosos Estados miembros han mencionado que últimamente se ha producido poca contratación pública en el sector de los vehículos (y otros): muchos disponen de pocos fondos para renovar las flotas de vehículos o para celebrar contratos de servicio a consecuencia de la situación de recesión mundial.

Otro factor que puede afectar a las decisiones de compra de las autoridades públicas y las partes interesadas privadas son los elevados precios de la energía y la gasolina, tal y como menciona uno de los Estados miembros. Se estima que estas consideraciones se podrían aplicar de forma generalizada. En algunos casos, los costes totales de la propiedad son importantes a la hora de realizar decisiones de compra (en especial, para vehículos pesados y vehículos de flota), lo que, en parte, podría estar ejerciendo cierta presión para que los fabricantes aumenten sus ofertas y su gama de vehículos limpios.

La falta de procedimientos comunes relativos a la medición de las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados resultó ser un obstáculo para la aplicación de la Directiva 2009/33/CE a dichos vehículos. Por este motivo, en el portal sobre vehículos limpios se ha facilitado una metodología específica de cálculo. Por otra parte, la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) y la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA) han trabajado en colaboración para acordar de qué modo los operadores y los compradores podrían aplicar las disposiciones de la Directiva de vehículos limpios en las licitaciones de servicios de autobús. Se podrían realizar colaboraciones similares para otros tipos de vehículos pesados.

En 2013, todos los motores de vehículos pesados se revisarán de conformidad con el Ciclo Transitorio de Servicio Pesado armonizado a escala mundial, según se define bajo los auspicios de la CEPE de la ONU. Tal y como se indica en el informe final[8] del correspondiente grupo de trabajo, el objetivo de la investigación inicial realizada era el desarrollo de un ciclo de ensayo del motor armonizado a escala mundial para las emisiones de

[8] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf

escape de los motores. Esta herramienta se empleará para medir las emisiones contaminantes del aire, emisiones de CO_2 y consumo de combustible. Estas mediciones reforzarán una aplicación más amplia de la opción de cuantificación económica de la Directiva de vehículos limpios.

Hasta la fecha no se han registrado datos sobre la selección de tecnología que confirmen el enfoque completamente neutro desde el punto de vista tecnológico de esta Directiva.

5. REPLICACIÓN DEL ENFOQUE DE LA DIRECTIVA SOBRE VEHÍCULOS LIMPIOS

La Directiva sobre vehículos limpios se inscribe en un cambio gradual de la política de la UE hacia a una inclusión más proactiva y coherente de los requisitos medioambientales en la legislación de productos y contratación pública de la UE. Durante algunos años, se han estado aplicando enfoques similares al de la Directiva sobre vehículos limpios en relación con la inclusión de los impactos operativos en la vida útil de los recursos y el medio ambiente en otros sectores, tales como edificios, aparatos eléctricos o equipos de oficina. Dichas iniciativas, junto con la existencia de vehículos cada vez más limpios y energéticamente eficientes, desempeñarán un importante papel a la hora de llegar al objetivo fijado por la UE para 2020 de una mejora del 20 % en la eficiencia energética de la UE.

El desarrollo de la legislación en materia de contratación pública hacia un enfoque que tenga en cuenta la relación entre el coste y la eficacia, tal como el cálculo de los costes del ciclo de vida, se ha generalizado en la propuesta de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, para una revisión de las Directivas existentes en materia de contratación pública[9], en especial, en el artículo 66 relativo a los criterios de adjudicación de los contratos y el artículo 67 sobre el cálculo de los costes del ciclo de vida. El objetivo de los cambios que incluye el marco revisado propuesto es alcanzar una consideración más coherente de los criterios medioambientales en las decisiones en materia de contratación pública de la UE.

A pesar de que no se han encontrado indicios directos de que la Directiva 2009/33/CE influya en el enfoque adoptado por el sector privado en relación con la adquisición de vehículos limpios y energéticamente eficientes, sí se han registrado ejemplos de compras de vehículos más eficientes energéticamente en dicho sector. No obstante, es importante indicar que la compra pública de vehículos energéticamente eficientes por parte del sector privado solo es un elemento de la gestión de la flota. La adquisición de dichos vehículos puede llevar a la reducción de los gastos de gestión de una flota, especialmente cuando los costes de la vida útil de un vehículo energéticamente eficiente son inferiores a los de los vehículos convencionales. Sin embargo, entre otros elementos de la gestión de una flota energéticamente eficiente se encuentra la maximización de la carga, la reducción de los viajes en vacío y la conducción ecológica. Como consecuencia, muchas empresas con flotas grandes, por ejemplo, empresas transportistas como DHL, TNT y UPS, gestionan sus flotas para reducir el consumo de energía y, de este modo, las emisiones. Para este tipo de empresas, esta gestión de las flotas de vehículos tiene sentido desde el punto de vista económico, además de dar respuesta a problemas medioambientales de mayor escala, incluidos los de sus clientes. Es posible encontrar varios ejemplos de buenas prácticas con respecto a la gestión de flotas limpias llevados a cabo a escala mundial.

9 COM (2011) 896.

En Finlandia, los planteamientos de la Directiva 2009/33/CE han sido adoptados por el sector privado. El asesoramiento en materia de contratación pública en relación con la aplicación de la Directiva sobre vehículos limpios también se ha extendido a compradores privados importantes, como los compradores de vehículos de empresa, un sector que reviste una gran importancia porque casi uno de cada cinco vehículos que se venden en Finlandia son vehículos de empresa.

6. CONCLUSIONES

La demora en la transposición de la Directiva sobre vehículos limpios por parte de la mayoría de los Estados miembros ha limitado la experiencia con esta Directiva hasta la fecha y, por lo tanto, ha planteado retos para la evaluación de sus impactos dentro del ámbito del presente informe de seguimiento. Esta situación se ha visto agravada además por la ausencia de la obligación de informar de los Estados miembros.

Parece necesario disponer de directrices adicionales para la aplicación de las diferentes opciones que contempla la Directiva a fin de tener en cuenta el consumo energético y las emisiones de CO_2 y emisiones contaminantes a la hora de comprar vehículos. También es necesario reforzar el enfoque de cuantificación económica, que todavía resulta innovador. Los Estados miembros deberán facilitar esta orientación, prestando especial atención a su legislación nacional pertinente. También deberá tenerse en cuenta la formación específica del personal responsable de la aplicación de la legislación nacional correspondiente.

El portal de vehículos limpios se considera una herramienta útil para ayudar a las autoridades públicas en la contratación pública de vehículos limpios y energéticamente eficientes, y en relación con la difusión de la experiencia adquirida con arreglo a esta Directiva. La Comisión actualizará el portal sobre vehículos limpios para dar respuesta a las expectativas de los compradores públicos y privados. Además, se mejorará la funcionalidad del portal en relación con el fomento de la contratación pública conjunta de vehículos limpios y energéticamente eficientes, facilitando, por ejemplo, el establecimiento de contactos estrechos entre las autoridades nacionales y regionales pertinentes dentro de la UE de los 27 y fuera de ella.

De este modo, se espera contribuir a aumentar el poder de mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes con mayor rapidez, para que la industria se pueda beneficiar de las economías de escala y ofrecer productos más competitivos. El impacto de la Directiva 2009/33/CE también se puede mejorar prestando mayor atención a los clientes privados, siguiendo el objetivo original de dirigirse inicialmente al sector público directamente, para posteriormente abordar la contratación privada y profesional.

Varias partes interesadas, como las asociaciones industriales de la UE, podrían elaborar directrices, como ha hecho la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), para sus respectivos miembros, con el fin de aumentar la sensibilización en relación con esta Directiva.

La Comisión puso marcha un Observatorio Europeo de la Electromovilidad (OEE) en 2012[10], que garantizará la recopilación y difusión coherente de datos estadísticos clave sobre electromovilidad (vehículos eléctricos de batería y de pilas de combustible) por parte de las autoridades regionales y locales. El OEE deberá convertirse en la principal plataforma de

[10] http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract

información de las regiones europeas sobre electromovilidad. También deberá facilitar información sobre el modo en que la contratación pública a escala local influye en el desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos o de pilas de combustible en Europa.

En la siguiente revisión de la Directiva sobre vehículos limpios, prevista para 2014, la Comisión tiene previsto realizar una evaluación exhaustiva del valor añadido de la Directiva. En este contexto, la Comisión podrá considerar la posibilidad de simplificar la aplicación de esta Directiva reestructurándola. Para ello, podrían reducirse las opciones a escala de los Estados miembros, por ejemplo, centrándose en el enfoque más simple con respecto a los cálculos que se deberán realizar. De esta forma se evitaría una posible fragmentación del mercado interior debida a diferentes selecciones tecnológicas. Así, se podrían mejorar las condiciones de las economías de escala de las tecnologías de vehículos innovadoras agrupando la demanda dentro del mercado interior. También podrían imponerse a los Estados miembros obligaciones de información claras.